



A gyors és sportos francia autók több évtizedes múltra tekintenek vissza. A gázpedáلتaposós eszementeket a Gordini és a Forma-1 génállományú RS masinák elégítik ki, míg a nagycsaládosok rendelkezésére egész buszflotta áll. Nagyon úgy tűnik, hogy a rombusz logós márka **a Dr. Jekyll és Mr. Hyde játékot játssza a nagyérdeműnek.**

Ha a világ egyik legjobb elsőkeres forrófenekűjét akarjuk a Nürburgring köré tekerni, akkor náluk kell kopogtatnunk egy Mégane RS Cup kiviteléért.

Ha kell a hely a nebulóknak, és közben sem Fifit, a házi kedvencet, sem a nemrég átültetett fikuszt nem szeretnénk otthon hagyni elszáradni, akkor az Espace, a Kangoo vagy éppen a kompakt divízió szintén Mégane-os lenyomatának kisbusz változatát vessük be.

A „kenyeret és cirkuszt a népnek” mondásban a pékárut lassan felcserélhetjük a Renault márkanévre. Annyira részletes és szerteágazó a kínálatuk, hogy még annak is tudnak négykerekűt ajánlani, akinek se szüksége, se pénze rá.



Legújabb örületükkel is újabb vásárlói kört próbálnak bevonítani: azokat a családapákat, akik már tudják, hogy nem lehet, de mégsem akarják elfogadni a valóságot. A kampányszöveg sokatmondó: **a nagyputtonyos Mégane Estate legsportosabb, legvadabb kivitelét célszerűként hirdetik.** De inkább nézzük meg, mit tud a GT Estate.

Nagyon vad, de másképp

A legizmosabb kombi Mégane az elmúlt tíz év legjobb sportkompaktjának génállományából dolgozik, de nem egészen úgy, ahogyan gondolnánk. Mintha egy élsportoló letenné a lantot, sörhasat eresztene, és közben a fenéke is méreletesre dagadna. **Sokkal jobb, mint az átlag, de már nem játszik a csúcsligában.**

Persze ez egy gázpedáltaposós, elkötelezett gyorshajtó nézőpontja, aki stopperórával méregeti a köridőket, és több órát is elhümmög egy jó futómű-beállításon. Az átlag családapának, aki egy frissen lehajtott kisbuszból huppan át a GT Estate-be, le fog repülni a feje, és nemcsak akkor, amikor a gázpedálra tapos.

A külsőt dögösre faragták: nem véletlenül

Azokra az elnyomott hímegegyedekre gondolt a Renault a GT kombi megalkotásakor, akinek anyuci megtiltotta a komoly kétüléssel sportwagent, mert sem a gyerekeknek, sem a csomagnak nem lesz hely benne. Éppen ezért már a külső is, angol kifejezéssel élve, nagyon Racing lett. Mélyre húzott első szoknya, bumeráng **nappali LED-sor és pöpec GT logó díszíti a frontot.** Jól megy a sötétített lámpabúra az orrészhez, de elmarad az összkép a vaddisznó, háromajtós RS-hez képest.



Oldalról már egyértelművé válik, hogy ez nem egy ötajtós, extra csomagos Mégane, hanem a felhergelt, de kombi kivitel. Ami műanyag elemet találtak oldalt, azt a karosszéria színére fújták, sőt az RS-azonos, 18 colos papucsokat csillogó fekete lakkmázba mártották.

Itt már a technika is kikandikál: Az ültetés és a sportosabb felfüggesztés-elemek közelebb engedik a GT 220 hasát az úthoz, a méretes papucsok mögött egy nagyobb teljesítményű fékrendszer örvendezteti a tulajdonost. **A fenékre is jutott a GT-kezelésből:** a színre fújó spojler és az apró áldiffuzor csak a kedvet hozza meg, funkciója már nincs.

Belül nemcsak a gyerekek zokogása hallatszik

Míg a gyerek a játékaik után bög majd, addig apucit a látvány ríkatja meg. Zongoralakk fekete dekorelemek tömkelege díszíti az utasteret. A pilótát vörös cérnával vart bőrkormány várja, desszertnek pedig ott az alumínium pedálszett és váltógomb.

A félbőr sportülés már hab a tortán, a vezetőfülke többi eleme és a sportelektronika egy része is ismerős lehet a három ajtós RS-ből. Nagyon ízléses és sportos az összkép, átlag kombit rég hergeltek ennyire fel a gyáriak.

Honnan ered a 220?

A legszemfülesebbeknek feltűnhetett már, hogy a GT rövidítést egy háromjegyű szám követi. Igaz, hogy idén épp ennyi éves a kolozsvári magyar színház, de itt **a 220 a motorháztető alá préselt pacik számát jelenti.**

A géneket és a technika oroszlánrészét ismét az RS szolgáltatta, de hogy a Renault ne köpjön saját levesébe, picit butítva tálalja a nagyérdeműnek a kombikasztis fenevadat.



A kétliteres TC erőforrás a legfelhergeltebb kivitelében 265 lovat küld a kerekre, de a GT Estate 220 esetében be kell érünk 45 pacival kevesebbel. Ez egyáltalán nem kevés, sőt ha a VW Golf GTI-t nézzük, akkor egyenesen 9 pónival tud többet a kombi Mégane. A rövid útra fogott hat gangos váltóval **még ésszerű fogyasztási értékek is elérhetőek,** a gyár szerint ha

nem tapossuk ki a szemét, akkor beéri 7,3 literrel 100 km-en.

A hivatalos teljesítményadatokkal még várat a Renault, ahogyan a vételárát sem közölte. Amit biztosan tudunk, hogy limitált darabszámban állítják majd elő a Mégane Estate GT220-at, és csak bizonyos célpiacok kapnak belőle. Az első példányokat a jövő év elején szórják szét a márkakereskedésekben, nagy valószínűséggel egyelőre Európa nyugati részén.

Igazi élményautó lehet majd azoknak a családoknak, akiknek mindig is szimpatikusabb volt a haladó sáv. Büszkeségüktől megfosztott családapák egyenesen rajongani fognak érte.